A°. 1859. N°. 25.

ZATURDAG 29 JANUARIJ.

UTRECHTSCHE PROVINCIALE EN STADS-COURANT

Algemeen Advertentie-Blad.

Bij deze COURANT behoort een BIJVOEGSEL.

UTRECHT 29 Januarij.

We hebben gister reeds te kennen gegeven, dat de rust in de gemoederen terugkeerde en de vrees voor oorlog dan ook een weinig verdween, niettegenstaande men bleef gewagen van krijgstoerustingen, waarmede men op verschillende punten bleef voortgaan. Heden wijst men bepaaldelijk op die maatregelen, die in Frankrijk met zekere openbaarheid worden genomen. Wat moeten die toerustingen beteekenen, vraagt men zich af? Zeker geen openen van een veldtogt in het voorjaar. Frankrijk wil op 't ergste zijn voorbereid en als het noodig wordt geoordeeld, dadelijk gereed staan. Dit moge voor Oostenrijk eene waarschuwing zijn, dat het niet te veel moet rekenen op de vrees, die algemeen voor het uitbreken van vijandelijkheden wordt gekoesterd, maar dat het in eenige opzigten zal moeten toegeven, om erger te voorkomen. Het Weener kabinet heeft met te veel moeite zijn overwegenden invloed in Italië gevestigd, om die door eene onvoorzigtigheid, door een te stijfhoofdig vasthouden aan zijne politieke beginselen op een daartoe ongeschikt tijdstip, geheel in de waagschaal te stellen.

Van welken aard die invloed van Oostenrijk op Italië is, doet *le Nord* heden uitkomen, als het herinnert aan den aard der betrekkingen tusschen Oostenrijk en de Italiaansche staten. Torkanen b. v., door huwelijksbanden aan het huis van *Habsburg* verknocht, welks groothertog tevens keizerlijk prins, aartshertog en Oostenrijks kavallerie generaal is, is nog naauwer aan Oostenrijk verbonden door een verdrag van bondgenootschap, waarvan het *voortdurend* doel is, om zoowel *de binnenlandsche rust van Italië* als zijne zekerheid buiten te waarborgen." Daarom stelt het verdrag vast, dat de Soevereinen van Oostenrijk en Toskanen zich vereenigen tot »de verdediging hunner respektieve Staten," en »waarborgen zij elkaar wederkeerig op de meest onbeperkte wijze, alle Staten, die zij in Italië bezitten," zoodat zij elken aanval of dreigende aanranding tegen hunne Ital. bezittingen als hun persoonlijk aangedaan zullen beschouwen. — Met Modena heeft Oostenrijk zijne belangen ook vereenzelvigd, zoodat dat hertogdom geheel in de linie van defensie van Oostenrijk behoort. — En met Napels is de verhouding nog opmerkelijker, daar is er vastgesteld bij een geheim artikel, dat men elkaâr wederkeerig voor het gevaar van onvoorzigtige nieuwigheden zal trachten te behoeden. In die bepaling ligt de tegenstand van Napels, om verbeteringen in te voeren, en in den onwil jegens de westelijke Staten betoond!

Is het dan te verwonderen, dat de *M. Post* hevig uitvaart tegen de Oostenrijksch gezinde houding, die het Britsch Kabinet aanneemt?

Per telegraaf wordt van gisteren uit Londen berigt, dat de *London Gazette* de benoeming van *Gladstone* tot opperkommissaris der Jonische eilanden bevat en wijders dat, naar men verzekert, aldaar groote leverantiën voor Fransche en Sardinische rekening zijn aangenomen.

Nog wordt **per telegraaf** ons uit Londen gemeld, dat ook de *Times* Oostenrijk tot toegevendheid aanmaant in 't vraagstuk der hervormingen in Italië. — Tot opvolger van sir *Gladstone* als lord kommissaris over de Ionische eilanden is de heer *Harry Storks* benoemd. — Het kommitee van buit. zaken uit de Kamer der Afgevaardigden van Washington stelt voor, 30 millioen uit te trekken tot verkrijging van 't bezit van Cuba.

In een bijvoegsel en ten deele in ons blad zelf, geven wij heden 't belangrijk verslag der kamer over de **spoorwegzaken**.

— Door Z. M. is benoemd tot rentm. van het kroondomein te Wageningen de baron *H. A. A. Callot d'Escury*, in plaats van den heer *W. Merkes*, als zoodanig, op verzoek, eervol ontslagen.

— Z. M. heeft herbenoemd tot burgm. der gemeente Vorden *J. H. Gallée;* en tot burgm. der gemeente Tiel jhr. *P. A. Reuchlin.*

- Bij Zr. Ms. besluit is aan den heer *B. M. Kuytenbrouwer*, kunstschilder te Brussel, vergunning verleend tot het aannemen der versierselen van het Zilveren Kruis van de Hertoglijk-Saksiesche Ernestiesche huisorde, hem door Z. H. den hertog van Saksen-Koburg en Gotha geschonken.

— Het Prov. Geregtshof in Noord-Holland heeft gister in een uitvoerig arrest *Recknagel* schuldig verklaard aan het vervaardigen van twaalf bank-billetten, en *Schouwenburg* aan het des bewust uitgeven van zes derzelven en den eerste veroordeeld tot twaalf en den tweede tot acht jaren tuchthuisstraf, alsmede den eerste tot twaalf boeten en den tweede tot zes boeten, elk van vijftig gulden. Na afloop der voorlezing riepen beide beschuldigden ten aanhoore van de regters en het publiek uit, dat zij onschuldig waren en onschuldig waren veroordeeld. *Hbl.*

---

*— Men verzoekt ons 't volgende te plaatsen:

't Riekt toch eenigzins naar provincialisme, als men hulde toebrengt aan Ged. Staten van de provinciën, die voor het nieuw bureau van statistiek personen gezocht en gevonden hebben binnen de gewestelijke grenzen, en beweert, dat de benoeming voor de provincie Utrecht, die daarop eene uitzondering maakt »op velen van Utrechts ingezetenen een pijnlijken indruk moet gemaakt hebben." Men verliest bij zulk een oordeel uit het oog, dat de kosten der statistiek worden gedragen door het Rijk, en het algemeen belang vordert, dat dit werk geschiedt door de meest bekwamen, die er te vinden en daartoe genegen zijn. Buitendien is het waarschijnlijk, dat de benoeming niet is geschied dan op aanbeveling van leden der kommissie voor de statistiek en dan is het dus niet uitgemaakt, dat de benoeming voor Utrecht in strijd zal zijn met aanbevelingen, die men verkregen heeft door hoogleeraren, die zich in den laatsten tijd opzettelijk met de wetenschappelijke vorming van statistici hebben bezig gehouden. De benoeming zal dan ook zeker even welgevallig zijn geweest aan den nu benoemden voorzitter van de Rijks-kommissie voor de statistiek, of een kweekeling der Leydsche of wel een der Utrechtsche Hoogeschool voor Utrecht verkozen werd. Welligt was er ook geen Utrechtenaar, die bij gelijke bekwaamheid de benoeming zou hebben willen aannemen. Men **zegt**, dat voor de meer lukrative betrekking in Zuid-Holland als *tweede* kandidaat een Utrechtenaar was aanbevolen.

---

*— Zoo als te verwachten was, heeft de heer *de Vries* ons dezen winter slechts zelden op operavoorstellingen vergast, en wacht ons thans eerst de derde optreding der Hoogduitsche Operisten, wier geheel dit jaar zoo weinig te wenschen overlaat. Immers de *Martha* en *Tancredo* hebben hier zoowel als elders algemeene goedkeuring verworven, en wat men van de opvoering der *Tooverfluit* in de Amsterdamsche bladen las, was steeds bevredigend. Schrijver dezes, die eene dier opvoeringen te Amsterdam bijwoonde kan niet ontkennen gaarne in den lof te deelen, die deze zoowel bij het Amsterdamsch publiek als bij de drukpers verwierf. Inzonderheid wordt de *Koningin van den Nacht* door mej. *Weyringer* op eene schitterende wijze voorgedragen, en verwierf zij uitbundige toejuichingen na de uitvoering van haar groot aria, waarin zij met eene onbegrijpelijke gemakkelijkheid en reinheid de hooge *f*, daarin door *Mozart* aangebragt, door de zaal deed weêrgalmen. Ook de beide Trio's, in eene van welke mej. *Tobisch* optreedt, worden goed vervuld, terwijl de overige hoofdrollen, als *Papagena*, *Zoroaster*, *Pamina*, *Tamino*, enz. loffelijk worden weergegeven. — Moge de heer *de Vries* nu ook voor een redelijk dekoratief zorg dragen, dan kan het niet anders, of de voorstelling van Maandag zal aan ieders redelijke verwachting voldoen. R.

— De *IJ- en Amstelbode* schrijft omtrent de te Amsterdam gevestigde *Onderlinge Nederlandsche Verzekerings-Societeit ter uitkeering van gelden bij overlijden:*

(Zie de advertentie deswege heden opgenomen.)

»Wij hebben de statuten en reglementen dier Societeit dan ook naauwkeurig nagegaan, en zijn daardoor tot de slotsom gekomen, dat wij het welslagen dier Societeit als wenschelijk in ieders belang beschouwen. — Wat toch kan voor een ieder wenschelijker of doelmatiger geacht worden, dan eene *verzekering*, niet alleen tegen brand, maar ook tegen de geldelijke rampen, door den dood veroorzaakt?! Menig huisgezin, welks kostwinner ten grave daalde, moet zijne laatste penningen opofferen, om den overledene eene fatsoenlijke begrafenis te verschaffen, en ziedaar, thans vormt zich eene Societeit, door welker bemoeijing men met eene kleine bijdrage, en naar eigene keuze der onderdeelen, — waarin de klassen gesplist zijn, — bij een onverhoeds sterfgeval *f* 500, — *f* 250 of *f* 125 ontvangt, en wel binnen de *drie dagen na het overlijden*, zoodat men niet slechts goed en fatsoenlijk, maar tevens ook spoedig geholpen wordt, en wel voor eene bijdrage van zoo weinig beteekenis, dat men zeker tienmaal meer wegwerpt aan andere, minder noodzakelijke uitgaven.

Wij achten het alzoo eenen duren pligt van elk hoofd eens gezins, in tijds te waken voor het belang der zijnen, want hoe spoediger het vereischte getal kompleet is, hoe eerder men zijne eigene belangen en die zijner medeleden bevordert.

»Ter nadere informatiën verwijst de *IJ- en Amstelbode* naar zijn No. van den 4. dezer, zoo mede naar de reglementen en statuten, waarvan de beide annonces den hoofdinhoud bevatten.

»Hoewel in een geheel ander genre heeft deze Societeit, wat den grondslag harer instellingen betreft, veel overeenkomst met de onderlinge verzekering tegen brandschade, onder direktie der heeren *de Jong*, enz. Wij wenschen haar dus om het doel denzelfden voorspoed, hetzelfde vertrouwen toe, welk vertrouwen men nog te gereeder verleenen kan, daar er geen geld gestort wordt, en geen lid iets betaalt, voor dat het sterfgeval heeft plaats gehad."

— Met belangstelling hebben wij kennis genomen van eenige schoolboekjes, dezer dage bij de firma *Blanché en Comp.* uitgegeven; het zou ten onpas wezen, daarvan hier eene beoordeeling te geven; men kan er echter de aandacht op vestigen, dat verdienen de werkjes in verschillende opzigten. De Handleiding, ter vervaardiging van opstellen in de moedertaal van *W. F. Carlebur* kan zeker nut doen; de kunst toch om duidelijk te schrijven, is minder algemeen dan men zou denken, en moest men het gezegde *le stile c'est l'homme* zelfs in onzen tijd als een vasten regel aannemen, men zou dan werkelijk van vele menschen eene ongelukkige meening moeten koesteren; van onze vrouwen niet het minst! De geschiedenis des vaderlands van *Bolman* kan op menige school goed op zijne plaats zijn, ook al bestaat er over 't zelfde onderwerp een tal van prijzenswaardige boekjes. De stad Utrecht van *J. H. Teeuwisse*, en 't schoolboekje der prov. Utrecht van *P. A. van Walsem* hebben beiden een te eigenaardig karakter, dan, dat ze in 't Sticht geen veelvuldig gebruik zouden vinden. Alle vier de boekjes wenschen wij een goed debiet toe, en daarin de belooning voor vervaardigers en uitgevers. d.

— Een voornaam beeldhouwer te Parijs heeft dezer dage een stuk in marmer afgewerkt, hetwelk een vrij pikant onderwerp kan genoemd worden. Het stelt voor, eene jeugdige schoone vrouw, met eene weegschaal in de hand, waarin men aan den eenen kant een minnegoodje en aan den anderen kant een gevulden geldzak aanschouwt, naar welke laatste zijde de balans met eene aanmerkelijke zwaarte schijnt over te slaan.

Men verwacht dat dit stuk, als eene ware kuriositeit in het salon voor 1859 algemeenen bijval zal vinden

---

— Te Laboean, dat door de handelingen van sir *James Brooke* bijzondere bekendheid heeft verkregen, heeft, volgens officieele rapporten, de bevolking in 1856 bedragen 1262 zielen, zijnde 1079 van het mannelijke, waaronder 21 Europeanen, en 183 van het vrouwelijke geslacht, waaronder slechts eene enkele Europeane. Er hadden geene geboorten, maar wel 25 sterfgevallen plaats gehad. De inkomsten hadden bedragen £ 2305, waarvan £ 1000 van eene gift des parlements, en £ 1034 van verpachtingen. De uitgaven waren £ 3990, waarvan aan jaarwedden voor den luit. goevern. en andere ambtenaren £ 3225. Er waren 42 schepen aangekomen van 12336 ton, en 40 vertrokken van 12440 ton. De invoer had £ 33,916 en de uitvoer £ 20,080 bedragen. De voornaamste handel was op Singapora en Borneo. De invoer heeft bestaan uit specie, katoen, sago enz., terwijl kolen (5539 ton) vogelnestjes en specie uitgevoerd werden.

VERSLAG — SPOORWEGEN.

Vervolg van het Bijvoegsel.

De regering heeft uitsluitend met de heeren *Sloet* en *Reuchlin* blijven onderhandelen. Wat kan haar daartoe bewogen hebben? Men is hier wel, zijns ondanks, genoodzaakt, in eenige waardering van personen te treden; maar meende, dat de reg. alleen mogt hechten aan de waarborgen, welke het stelsel der koncessie diende aan te bieden.

Gesteld echter soortgelijke redenen als de aangevoerde hadden bij de Regering gewogen; gesteld zelfs er bestonden andere, minder voor openbare bespreking geschikt, die, volgens het in eene afdeeling geopperd denkbeeld, in eene vergadering in komitee-generaal der Kamer konden worden medegedeeld; — nog zou in veler oog de wijze, waarop tegenover de heeren *Sloet* en *Reuchlin* is gehandeld, onverklaarbaar zijn. Men heeft hen op den voorgrond gesteld, zonder dat zij iets wezenlijks gedaan hadden om boven alle anderen begunstigd te worden. Tegen de blijkbare bedoeling aan, is een deel der *f* 60.000, die de Kamer op de Staatsbegrooting had gebragt om daarvoor op geene andere wijze te bekostigen opnemingen van spoorweglijnen te laten doen, voor opnemingen ten behoeve van hun plan besteed, en heeft de Staat dus kosten gedragen die ten hunnen laste hadden moeten komen.

Naar aanleiding van deze beschouwingen werd over de hoofdzaak, die het hier geldt, driederlei gevoelen geopperd.

Bij een aanmerkelijk aantal leden stond het vast, dat, daar nu eenmaal het aanleggen van spoorweglijnen zonder rijksonderstand niet meer scheen te kunnen gelukken, geene koncessie òf voor de noorderlijn òf voor eenige andere moest worden verleend dan na het verkrijgen van afdoende zekerheid, dat de in zoodanige koncessie opgenomen voorwaarden de aannemelijkste en voordeeligste voor het Rijk zijn, met voor de taak berekende personen te bedingen. Er moest dus niet eene bloote keus van personen voor het werk worden gedaan, maar de keus moest afhangen van de aannemelijkheid der voorwaarden.

Volgens een tweede gevoelen ware het ongetwijfeld verkieslijk geweest, dat de regering niet zoo uitsluitend met de heeren *Sloet* en *Reuchlin* had onderhandeld, en zou zij hare verantwoordelijkheid minder hebben bezwaard, indien zij zich ook tot andere gegadigden had gewend.

Eindelijk waren er eenige leden, bij wie, mede op reeds ontwikkelde gronden, de handelwijze der Regering in dezen geene afkeuring vond. Naar hunne schatting waren de voorwaarden der verleende koncessie, behoudens daarin welligt nog te brengen wijzigingen, aannemelijk. Zij verklaarden zich althans stellig tegen het openstellen van mededinging voor het ontworpen spoorwegplan, in welken vorm ook.

B. *Finantiele voorwaarden der koncessie.*

De deelneming van den Staat in de maatschappij. Al dadelijk deed men opmerken, dat met opzigt tot dit punt een niet onbelangrijk verschil bestaat tusschen de koncessie, zoo als die oorspronkelijk den 11. Augustus 1858 werd vastgesteld, en de thans aan de goedkeuring der wetgevende magt onderworpene. Volgens de koncessie van 11 Augustus neemt de Staat voor 10 millioen aandeel in de onderneming; thans bedraagt dat aandeel een derde van het kapitaal der naamlooze vennootschap.

Van meer belang nog schijnt de wijziging, die ten aanzien van het tijdstip der storting van 10 millioen is gemaakt.

Het beginsel der deelneming zelf werd door eene aanzienlijke meerderheid bestreden. Vele leden konden het zich zelfs naauwelijks verklaren, wat de regering bewogen heeft, na eenmaal tot de rentegarantie te hebben besloten, ook nog op deze wijze de op te rigten maatschappij te ondersteunen. Behoefte aan dien onderstand bestaat zeker niet. Hij werd door de koncessionarissen niet verlangd en is hun, naar men meent, veeleer opgedrongen.

Bestaat alzoo geene noodzakelijkheid, dat de Staat in de onderneming deel neme, waarom dan tot eenen stap overgaan, die uit zoo veel oogpunten bedenkelijk is?

Sommigen beschouwden de zaak nog anders. Zij vroegen, of, daar dan toch bij behoorlijke regeling der rentegarantie de hier bedoelde 10 millioen ontwijfelbaar door partikulieren zal worden verstrekt, het afzonderen of vastleggen van zulk een aanmerkelijk kapitaal uit den tegenwoordigen overvloed der schatkist wel raadzaam ware met het oog op zoo vele nog onvoltooide of nog slechts ontworpen groote werken, waaraan voor het welzijn des lands weinig minder behoefte bestaat dan aan de te bouwen spoorwegen.

Afgescheiden van deze bedenking, waaraan uit den aard der zaak door degenen, die de 10 millioen voor amortisatie wilden bestemmen, niet werd gehoord, is naar het oordeel der groote meerderheid geheel het beginsel der deelneming van den Staat in de maatschappij verwerpelijk. Door die deelneming ontstaat een gemengd stelsel van ondersteuning, dat de finantiële voorwaarden der koncessie hoogst ingewikkeld maakt en naderhand in de betrekking tusschen den Staat en de maatschappij niet weinig moeijelijkheden zou brengen.

Van de zijde dergenen, die het denkbeeld der Regering om in de maatschappij deel te nemen niet verwerpelijk achtten, werd aangevoerd, dat dan toch het streven om den last der rentegarantie zooveel mogelijk te verligten, eene aanbevelenswaardige zijde had. Zoo door de afzondering der 10 millioen de schatkist geheel wierd uitgeput, er zou veel daartegen te zeggen zijn. Maar dit is niet het geval.

Eindelijk werd van de zijde der meerderheid herinnerd, dat het regt tot naasting van den weg 't welk men als een der bijzondere voordeelen van de tegenwoordige koncessie doet voorkomen, niet als een gevolg van het stelsel van ondersteuning, dat daaraan ten grondslag ligt, kan worden beschouwd. Een soortgelijk regt van naasting behoudt zich de regering bij alle spoorwegkoncessien voor.

Het subsidie van 2 millioen voor de rentebetaling aan de aandeelhouders gedurende den aanbouw. Ook in het verleenen van dit subsidie zag een aanzienlijk aantal leden bezwaar. Van hetgeen de regering op bladz. 7 der memorie van toelichting tot verdediging aanvoert, konden zij slechts ééne stelling beamen, namelijk dat de uitbetaling van renten gedurende den aanbouw volstrekt noodzakelijk is, omdat de geldschieters niet ligt hunne kapitalen in ondernemingen steken, welke gedurende eenige jaren geene vruchten kunnen opleveren. Tot bevordering van spoed door koncessionarissen keurde men vooral deze bepaling af.

Het subsidie van f 750,000 *voor de brug te Zutphen.* Over 't algemeen vond dit subsidie minder tegenstand.

Intusschen waren er verscheidene leden, die zich van de noodzakelijkheid om ook op deze wijze de maatschappij te hulp te komen, niet overtuigd toonden. Waar een maatschappelijk kapitaal van 30 millioen moet worden bijeengebragt, kan het daarbijvoegen van de betrekkelijk geringe som van *f* 750,000 voor den bouw eener brug geen overgroot bezwaar opleveren.

De rentegarantie Hoewel, zoo als reeds vroeger uit dit verslag gebleken is, de meerderheid zich gunstig gestemd toonde voor het stelsel om den aanleg van spoorwegen door verwaarborging van staatswege der renten van het aanlegkapitaal te bevorderen, wordt hier, naar het gevoelen van de meeste leden, dat stelsel overdreven. Het tijdperk van 99 jaren, gedurende hetwelk de garantie loopen zou, moet geacht worden veel te lang te zijn en in te druischen tegen het doel eener dergelijke ondersteuning, waarbij alles er op moet worden aangelegd, opdat de maatschappij zoo spoedig mogelijk zich zelve helpe en geheel op eigen krachten leere steunen. Reeds dadelijk uit dit oogpunt vertoont de aanvrage van den heer *de Brouwer van Hogendorp* zich in een veel gunstiger licht. Deze toch stelt zich met eene garantie van 50 jaren tevreden en vermindert dus, wat den duur van den last betreft, dezen tot op de helft.

In de tweede plaats is in veler oog het aangenomen cijfer van $4^1/_2$ pCt. voor de rentegarantie te hoog, al moet men ook aannemen dat daaronder een zeker bedrag voor aflossing begrepen is.

Het derde bezwaar tegen de rentegarantie betreft het bedrag van het kapitaal waarover zij loopt. Dat kapitaal wordt wel nergens in de koncessie uitdrukkelijk genoemd, doch, gelijk reeds vroeger is aangemerkt, uit de daarbij gevoegde raming van kosten en uit de bepaling van het maximum der garantie blijkt genoegzaam, dat hier sprake is van een aanlegkapitaal van nagenoeg 30 millioen, en dus na aftrek der 10 millioen, voor welke de Staat deel neemt, van 20 millioen. Nu staat het aanbod van den heer *de Brouwer van Hogendorp* daar tegenover, die zich met het verwaarborgen aan de aandeelhouders van eene netto opbrengst van *f* 3600 per mijl tevreden stelt, 't geen bij eene lengte van 325,25 mijlen niet meer maakt dan $4^1/_2$ pCt. waarborg van 26 millioen.

Beoordeeling en vergelijking der finantiële voorwaarden te zamen genomen. Tot opheldering der voorafgaande beschouwingen meent de komm. van rapporteurs hier tweederlei becijferingen te moeten inlasschen, die in haren boezem te berde gebragt zijn en beide de strekking hebben om te doen uitkomen, of de verleende koncessie dan wel de aanvrage van den heer *de Brouwer v. Hogendorp* voordeeliger geldelijke uitkomsten voor den Staat belooft. Bij beide is aangenomen, dat de Staat geld kan verkrijgen tegen 4 pCt., of ook dat de Staat 4 pCt. van het in zijn bezit zijnde kapitaal trekken kan.

Men treedt daaromtrent in vele becijferingen, doch komt tot de slotsom, dat de uitgaven voor den Staat veel minder zijn bij de voorstellen *v. Hogendorp* dan bij de koncessie *Sloet*.

Hierna wordt overgegaan tot de behandeling der artikelen van de koncessie. Daarbij toonde men zich voor het schenken eener geheel onbepaalde voorkeur aan koncessionarissen tot het leggen en exploiteren der zijtakken of verlengingen der hoofdlijn ongunstig gestemd.

IV. DE BIJDRAGEN DER PROVINCIEN EN GEMEENTEN VOOR DEN AANLEG VAN DEN NOORDERSPOORWEG.

Met opzigt tot dit punt heerschte veel verschil van gevoelen. Naar het oordeel van verscheidene leden verdiende de wijze, waarop de toezegging van bijdragen voor den Noorderspoorweg van onderscheidene gemeenten in het oosten des Rijks verkregen is, bepaald afkeuring. Er had daarbij veel plaats gehad, wat aan de vrijwillige giften en bijdragen onder het Napoleontisch bestuur denken deed.

Andere leden achtten deze gispig van de wijze, waarop de gemeentelijke bijdragen waren verkregen, onverdiend, of althans niet dan op enkele uitzonderingsgevallen toepasselijk.

Het onderzoek in de sektiën is een voorloopig overleg, en de ongelijkheid van gang der beraadslaging in de onderscheidene afdeelingen vergroot de moeijelijkheid, om, vooral bij een onderwerp, waaraan zóó verschillende belangen zich hechten, slotsommen op te maken of die althans met juistheid te formuleren. De meerderheid der komm. van rapp. meent evenwel, ter bevordering eener algemeen gewenschte zaak, als hoofdpunten, waarin de meerderheid der Kamer scheen overeen te komen, in bedenking te mogen geven:

I. Wat de rigtingen betreft: Als hoofddoel:

Onze havens en de groote middenpunten van ons verkeer met Duitschland ten oosten, en met de Rijnprovinciën te verbinden; verbindingen, aldus aan te leggen, dat zij tevens tusschen de hoofdzetels van ons binnenlandsch verkeer de meest snelle gemeenschap mogelijk maken, tusschen Holland dus met Groningen, Friesland en Overijssel aan de ééne, en met Noordbrabant en Limburg aan de andere zijde.

Met de kortste en meest beloovende lijnen te beginnen; en, daar men niet op eenmaal of te gelijk te veel mag willen, zich vooreerst met voorziening in de meest dringende eischen van den tegenwoordigen toestand te vergenoegen.

Vooreerst dus bedacht te zijn op de lijnen:

1. Van Harlingen en Leeuwarden naar Groningen met het uitzigt op eene toekomstige aansluiting aan Leer of Aschendorf.

2. Van Harlingen en Leeuwarden over Zwolle en Deventer of Zutphen naar Rheine;

Vast te maken hetzij eerst aan Utrecht, hetzij eerst aan Arnhem.

3. Van Stavenisse, zoo niet van Vlissingen, langs Breda, Tilburg, Eindhoven naar Venlo of Roermond en Maastricht;

Vast te maken hetzij eerst aan Utrecht over den Bosch, Tiel en Kuilenburg; hetzij eerst aan den linker Maasoever tegenover Rotterdam, langs Willemsdorp en Dordrecht.

II. Voor zooveel de *uitvoering* aangaat:

Bij wege van koncessie te laten aanleggen, met bepaling van de kortste termijnen, die te bedingen zijn en onder behoorlijke *reële* zekerheid voor de voltooijing, zoo derhalve, dat, bij niet-voltooijing, de ondernemers, en niet de Staat, de nadeelige gevolgen te dragen hebben;

Geldelijke hulp van staatswege zoo spaarzaam mogelijk te verleenen, niet meer dan noodig is om de onderneming in staat te brengen dat zij zoo spoedig mogelijk zich zelve helpe;

Die hulp in den regel tot een rente-waarborg, voor een zeker, niet groot aantal jaren, van het vooraf ten zuinigste berekend aanlegkapitaal te beperken; subsidie voor werken niet dan bij uitzondering, wanneer namelijk buitengewone, zóó kostbare kunstwerken noodig zijn, dat zij het aanlegkapitaal boven mate verhoogen;

Bij de berekening van dat kapitaal de meest eenvoudige inrigting tot grondslag te nemen, en al hetgeen, zoo als aanleg voor een doorloopend, dubbel spoor, niet noodzakelijk is, te mijden;

Geen deelgenoot van staatswege noch in het kapitaal, noch in het beheer of de uitvoering der werken. De verantwoordelijkheid van den koncessionaris voor de uitvoering zoowel als voor de exploitatie, naar de gestelde voorwaarden en regels, in haar geheel latende, zich te bepalen tot een streng toezigt, dat er deugdelijk worde gebouwd. Slechts bij zeldzame uitzondering eenig werk, waarbij de staat, b. v. uit hoofde der verdediging tegen den vijand of het water, een speciaal belang heeft, zelf te maken.

Niets bevordert het gemeen overleg meer, dan volledige mededeeling der inzigten, vooral wanneer die niet enkel bij kritiek blijft. Te dien einde achtte de meerderheid der Kommissie van Rapporteurs het dienstig, de strekking van voorname bedenkingen, zooveel zij kon, bloot te leggen. De reg. kan daarin aanleiding vinden om, tot wegneming van ernstige bezwaren, hare voordragt te wijzigen, en die met eene tweede, tot stichting der vereischte spoorwegverbinding van het zuiden en zuidwesten des Rijks, aan te vullen.

WATERHOOGTE.

Arnhem, 28 *Jan.*, 0.75 El; AP. 7.70. Gev. 5 d.

Brief uit de Residentie.

De begrooting van oorlog.

Met belangstelling heeft men dezer dage vernomen de bijeenkomst der kommissie van defensie, welke den minister van oorlog moet dienen tot raad en advies in het voorbereiden zijner wet voor de begrooting van oorlog. Aan kundige hoofden en vaderlandsch-gezinde harten ontbreekt het in die kommissie niet, maar zal de uitslag der beraadslaging eene voldoende, eene alles en allen bevredigende zijn? Ik geloof het te mogen betwijfelen.

Niets is natuurlijker dan het verlangen der kamer en welligt ook van den minister, om door eene wet de begrooting van oorlog aan het onophoudelijk heen en weer sleuren te onttrekken, waaraan zij jaarlijks bij de diskussiën in de kamers is blootgesteld; om door eene beredeneerde wet, gegrond op de behoeften voor de verdediging van het vaderland, die gewigtige zaak eens en voor goed te doen uitmaken en vaststellen. Maar, indien de wensch natuurlijk en eenvoudig is, de oplossing is het alles behalve, ja zij kan, uithoofde van de strijdige belangen van schatkist en wapening, bijna als onmogelijk beschouwd worden, al wilde men nog tweemaal zoo veel leden in de kommissie van defensie doen plaats nemen als er thans in zitten.

Wanneer men eene formule heeft, waarin ééne onbekende voorkomt, dan kan de waarde dier onbekende grootheid, door de overige bekende termen der formule bepaald worden. Maar wanneer nu in plaats van bekende termen een of meer onbepaalde, veranderlijke, in die formule voorkomen, dan zal de bepaling van die onbekende X. natuurlijkerwijze afhangen van de waarde, die aan die veranderlijke termen zal gegeven worden. X. nu is de som, die men zoekt voor oorlog; verdediging van het vaderland, omschrijving van het te verdedigen gedeelte, politieke omstandigheden, tijd, zijn de onbepaalde termen, die in de formule voorkomen; alvorens dus de X. te kunnen vinden, zal men zich vooraf omtrent die onbepaalde termen moeten verstaan.

Maar nu doet zich eene menigte vragen voor: Wordt namelijk onder verdediging van ons grondgebied verstaan het geheele land met de streek van Limburg en Maastricht ingesloten? Gaat men uit van de veronderstelling, dat wij van alle zijden aangevallen en alleen staande, onze verdediging zoowel ten Oosten als ten Zuiden daarnaar moeten inrigten, (de zeezijde voor een oogenblik buiten rekening gelaten, hoezeer zij het vraagstuk van nog ingewikkelder aard maakt), of wel, stelt men op den voorgrond, dat wij, hetzij ten Zuiden, hetzij ten Oosten, een hulpgenoot zullen hebben? Wordt als eigenlijk te verdedigen terrein alleen beschouwd dat gedeelte van ons land, 't geen ten Zuiden door onze lijn van rivieren en ten Oosten door den Yssel met Doesburg, Zutphen, Deventer als bruggenhoofden begrensd is, — Overijssel, Drenthe, Groningen en Friesland er buiten gelaten? Of is 't eindelijk de bedoeling, bij de kernachtige verdediging van den grond, hoofdzakelijk het oog te houden op het zoogenaamde hart van Holland, ten Zuiden gedekt door de rivieren, ten Oosten door de linie van Gorinchem naar Naarden, in de veronderstelling, dat zij ten allen tijde door inundatiën verzekerd, de sluizen gedekt, en met gewapende forten voorzien, en zoodoende door eene betrekkelijk geringe magt, tegen eenen overmagtigen vijand kan verdedigd worden? Moet ons leger zoo ingerigt zijn, dat het op staanden voet tot verdediging geschikt zij, of moet redelijker wijze een tijd tot voorbereiding verondersteld worden? Ziedaar in ruwe trekken eenige vragen, (men vindt er ongetwijfeld nog een tal andere) die voorzeker in verband staan met het stelsel van verdediging aan de Staten-Generaal in geheim komitee medegedeeld, maar die voor de natie (en het kan niet anders) met een geheimzinnigen sluijer bedekt zijn; die allen van veranderlijke in bepaalde grootheden moeten overgaan, alvorens aan de vaststelling van X. voor oorlog kan gedacht worden. — Zonder de onderwerpen in het minste op ééne lijn te willen plaatsen, heeft de vraag: welke is de som voor de verdediging van het vaderland benoodigd, in hare onbestemdheid, eenige overeenstemming met de vraag: »hoe veel heeft men 's jaars noodig om fatsoenlijk te kunnen leven? De een zal antwoorden 3.000, een ander misschien 5.000 gulden, terwijl een derde zal zeggen hoe? fatsoenlijk leven? daartoe is ten minste 15 à 20.000 gulden noodig, en de laatste zal met gemak uitcijferen, dat dit geen cent te veel is. Alles hangt hierbij af van de uitlegging, die men aan het woord fatsoenlijk gelieft te geven. Eveneens is het met de oplossing der X. van oorlog gelegen. Zoo veele hoofden, welligt allen zeer knappe hoofden, zoo veel zinnen; de meeningen zullen en moeten hemelsbreed uit elkander loopen, al naarmate van het standpunt waarop men zich plaatst, en terwijl de een de som van 12 millioen als toereikend zal beschouwen, zal een ander zeer gemakkelijk bewijzen, dat 18 of 20 millioen 's jaars tot grondslag voor eene behoorlijke verdediging volstrekt noodzakelijk zijn, dat alle halve verdediging zoo goed is als geene verdediging, en wat dies meer met grond kan beweerd worden.

De slotsom van dit alles is, dat denkelijk de minister van oorlog, na ingewonnen advies van den raad van defensie, en bij de erkende onmogelijkheid het tegenwoordig cijfer aanzienlijk te overschrijden, als volstrekt noodzakelijk zal voordragen het getal regementen en verdere troepen, die thans in dienst zijn, welligt met geringe wijzigingen der details; dat hij de som voor oorlogsbehoeften, wapenen en materiëel denkelijk zal verhoogen en zeggen: »*zooveel* hebben wij volstrekt noodig om ons in vredestijd, en bij redelijken tijd tot verdere wapening in geval van vrees voor oorlog, gereed te houden tot verdediging van het vaderland." De Staten-Generaal zullen met het oog op de kas, welligt van hunne zijde zeggen: »het is te veel," zonder daarom de ongegrondheid van des ministers stelling door bewijzen te kunnen wederleggen; beide kunnen beweren het regt aan hunne zijde te hebben, al naar het standpunt, waarop men zich plaatst, en naar de waarde die aan de onbepaalde termen der formule tot het vinden der *x* zal gegeven worden.

Onnoodig zal het wel zijn te doen opmerken, dat het onderwerp verder in het naauwste verband staat met de verwachte wet op de militie en de schutterij, en men vooral niet uit het oog moet verliezen, dat bij de eerste kenteekenen van gevaar, in alle gevallen, eenige millioenen zullen vereischt worden, om ons eenigzins strijdvaardig te maken, en dat verder het onderhoud van militie en schutterij op oorlogsvoet onvermijdelijk weder zoude oploopen tot de som van 30 à 36 millioen 's jaars, die in de jaren van 1831 en volgende daaraan zijn ten koste gelegd, en die dus geheel iets anders zijn, dan hetgeen onder behoorlijke verdediging, of liever grondslag tot verdediging, in tijd van vrede voor het leger moet verstaan en zal vereischt worden.

Te wenschen is het echter, dat bij de beraadslagingen over den voet van vrede, niet zal voorbij gezien worden, het groot gewigt, dat er in gelegen is, in elke omstandigheid en in den kortst mogelijken tijd het noodig aantal batterijen en verder benoodigd vesting-geschut en materiëel in orde te kunnen brengen, zoo mede het benoodigd aantal geweren, naar de hedendaagsche vereischten van dat wapen, die zoo hemelsbreed verschillen, met wat onze slechte geweren tot dusverre zijn, zoo wel voor militie als voor schutterij gereed te maken en te houden, en eindelijk voor eene goede inrigting en oefening der armee en zoo mogelijk ook der schutterij te zorgen. In geval van vrees voor oorlog zal altijd door eenigen tijd van voorbereiding, veel vaderlandsliefde en eene ruime leening moeten te gemoet gekomen worden in al datgene, wat niet permanent in manschappen op dien voet kan gehouden worden, als abstrakt genomen, welligt wenschelijk zoude zijn in het belang van het vaderland.

's Gravenhage, 27 Jan. 1859. M.

MADRID, 26 Januarij.

De senaat heeft aan het goevernement toegestaan, om het budget van ontvangsten, tot de som van 963 millioen realen, in te dienen.

Het goevernement vreest, dat bij de aankomst van de Napelsche staatkundige ballingen te Cadix, om van daar naar Amerika te vertrekken, onrustige of oproerige bewegingen zullen plaats hebben, ten gunste hunner vrijheid, en heeft ter voorkoming daarvan de noodige maatregelen genomen.

TURIJN, 27 Januarij.

Gister heeft de minister van financiën in de kamer der vertegenwoordigers ingediend een ontwerp van wet nopens de dotatie of het huwelijks geschenk aan prinses *Clotilde* te verleenen.

Men verneemt, dat de ondertrouw van de prinses met prins *Napoleon* zaturdag om 3 ure zal plaats hebben, en dat het huwelijk zondag, des morgens 11 ure, in de koninklijke kapel zal voltrokken worden.

Het vertrek van de jong gehuwden is op zondag namiddag bepaald. Zij begeven zich naar Genua, alwaar zij zich naar Marseille zullen inschepen.

De stad Turijn heeft een adres aan prins *Napoleon* gezonden, ter gelegenheid van diens huwelijk.

Aan prinses *Clotilde* zijn prachtige geschenken gedaan. Zaturdag zal de stad Turijn geïllumineerd worden.

TURIJN, 28 Januarij.

De Kamer der afgevaardigden heeft gisteren, zonder beraadslagingen, en met eenparigheid van stemmen, de dotatie van prinses *Clotilde* aangenomen.

Heden heeft prins *Napoleon* eene jagtpartij met den koning bijgewoond.

De Kamers zullen op den dag van het vertrek van prinses *Clotilde* naar Genua geene zitting houden.

KONSTANTINOPEL, 26 Januarij.

Volgens geruchten bestaat hier weder een ministeriële krisis, en zullen *Kibrisli-Mahomed-Pacha*, waarschijnlijk tot groot-vizier, *Fuad-Pacha* tot minister van financiën, en *Mehemed-Djemilbey* tot minister van buitenlandsche zaken benoemd worden.

Men heeft berigt, dat de Cirkassiers eene overwinning op de Russen hadden behaald.

BELGRADO, 27 Januarij.

De Skuptschina heeft de vrijheid van drukpers uitgevaardigd.

BERLIJN, 27 Januarij.

Uit Rome meldt men, dat het verblijf aldaar den koning veel goed doet, en zich geenszins, gelijk gemeld is, nieuwe ongesteldheden vertoonen.

Uit Itzehoe meldt men, dat den 26. de advokaat *Lehmann* in de Holsteinsche Stenden-verg. tot den heer *Levetzau* de vraag heeft gerigt, of het ministerie voor Sleeswijk eene gelijke wet voor Sleeswijk zou indienen als nu voor Holstein geschiedt. De heer *Levetzau* werd daardoor, wijl hij deswegens geene instruktiën had, in eene zeer moeijelijke positie gebragt, en dit heeft het gevolg gehad, dat, op zijne kennisgeving van het feit te Kopenhagen, hem bevel is gezonden, geene diskussie, hoe, ook over de zaken aan Sleeswijk toe te laten.

BERLIJN, 28 Januarij.

H. K. H. prinses *Victoria*, gemalin van den kroonprins, en de jonggeboren prins bevinden zich in den meest gewenschten toestand.

LONDEN, 27 Januarij.

De *Morn. Post* zegt heden dat Engeland onzijdig blijven en toezien moet, om zijn invloed met voordeel te gebruiken zoodra de gelegenheid zich opdoet. Het blad beschuldigt verder de regering dat zij daarmede geheel in strijd handelt en haar gedrag tot de grootste moeijelijkheden en gevaren aanleiding kan geven. De staatkunde van het *Foreign Office* zegt het blad, is eene staatkunde van interventie. Lord *Malmesbury* wil Groot-Brittannië tot een verbond met de Duitsche mogendheden brengen, met het doel het Duitsch verbond in Italië te handhaven. — Nooit was zegt het verder *d' Israeli's* taal heviger, nooit waren zijne sarkasmen bijtender, dan toen hij lord *Palmerston* aanviel wegens het sluiten van een verdrag met Oostenrijk, waarbij Engeland zich verbond die mogendheid hare Italiaansche bezittingen te waarborgen. Dat verdrag nu bestond niet. Maar wat zal nu de heer *d' Israeli* zeggen, als hij zelf over dat punt zal geïnterpelleerd worden. Hoe zal hij lord *Malmesbury* verdedigen, en de staatkunde regtvaardigen die hij weleer zelf veroordeeld en aan den toorn en haat des volks prijsgegeven heeft.

LONDEN, 28 Januarij.

De depeche van de gelukkige bevalling van prinses *Victoria* is binnen vijf minuten hier ontvangen. Alle bladen wenschen heden Groot-Brittannië en Pruissen met deze blijde gebeurtenis hartelijk geluk.

De *Morning Post* beweert dat ons kabinet het verbond in gevaar brengt, door Oostenrijk te ondersteunen en Frankrijk te bedreigen, en zegt dat eene der groote mogendheden een kongres heeft voorgesteld, om de Italiaansche kwestie te regelen.

De *Morning Chronicle* bevat een heftig en scherp artikel tegen den koning van Napels.

De terugkomst van lord *John Russell* alhier, wordt heden te gemoet gezien. Ook de Nederlandsche gezant, graaf *Bentinck*, is hier teruggekeerd.

De *M. Hérald* verklaart, dat het gedrag van het parlement in Canada, dat den 27. dezer bijeenkomt, onlangs beleedigend is geweest ten opzigte van den persoon der Koningin.

— 28 *Jan.* Gec. $95^5/_8$; Peru $4^1/_2$ pCt. $91^1/_2$; 3 pCt. $71^1/_2$; Venez. 5 pCt. 44; Port. 3 pCt. $47^3/_8$; Sp. 3 pCt. $45^1/_4$; $1^1/_2$ pCt. $30^1/_8$; Rusl. $4^1/_2$ pCt. 100; 5 pCt. $113^1/_8$; Holl. $2^1/_2$ pCt. 66, 4 pCt. $101^3/_8$; Sard. 85.

PARIJS, 28 Januarij.

Daar de maarschalk *Magnan* welligt aan het hoofd der grootkanselarij van het Eerelegioen zal geplaatst en dan waarschijnlijk door den hertog *van Malakoff* als bevelhebber van het leger van Parijs vervangen worden, bestaat er alle kans, dat graaf *de Persigny* weder tot gezant te Londen zal worden benoemd. Dit zou een voor den vrede gunstig teeken zijn.

Men zegt, dat te Padua 30 studenten in hechtenis genomen en voor een gedeelte te Venetië gevangen gezet zijn.

De proefnemingen met kanonnen met getrokken loopen worden te Vincennes onafgebroken voortgezet. De minister van oorlog, die gisteren de manoeuvres heeft bijgewoond, was met de kommissie, benoemd tot het onderzoek der proefnemingen, van oordeel, dat de tot nu toe verkregen resultaten niet voldoende zijn, om over de doelmatigheid eener algemeene invoering van deze nieuwe uitvinding te kunnen beslissen.

Volgens berigten uit Madrid worden dagelijks transporten van wapenen en ander krijgsmaterieel gezonden naar Malaga en de versterkte punten op het vasteland van Afrika. Nog wordt uit die hoofdstad gemeld, dat de regering heeft bevolen, dat de noodige maatregelen te Kadix zouden genomen worden, om alle rustverstoringen te voorkomen bij gelegenheid van de komst aldaar der personen, die op last van de Napelsche regering naar Noord-Amerika worden overgevoerd. De senaat heeft de inkomsten op de begrooting uitgetrokken, voorloopig vastgesteld voor een bedrag van 963 millioen realen.

ADVERTENTIEN.

*** Ondertrouwd:
J. D. VAN BERKESTIJN
met
C. J. VAN BLARICUM.
Utrecht, 28 Januarij 1859.
Eenige en algemeene kennisgeving.

*** Getrouwd:
J. J. PFISTER, Wedr. van Vrouwe
R. G. A. KEIJEN,
en
Jonkvrouwe C. A. M. Baronnesse VAN HEECKEREN VAN BRANDSENBURG.
Utrecht, den 27. Januarij 1859.

*** Heden overleed, tot diepe droefheid van mij en mijne kinderen, mijn hartelijk geliefde Echtgenoot, LODEWIJK GERARD VISSCHER, Hoogleeraar te Utrecht.

Utrecht, G. C. C. VISSCHER,
26 Januarij 1859. geb. FLOK.

*** Voor de zeer vele bewijzen van hartelijke deelneming, ons betoond bij het smartelijk verlies van ons geliefd eenigst Zoontje, betuigen wij bij deze onzen opregten dank.

Veldzigt, bij de Bilt, 27 Januarij 1859.
Jonkh. W. STRICK VAN LINSCHOTEN.
D. C. A. STRICK VAN LINSCHOTEN,
DELBEEK.

*** **Groot Soirée Musicale en Vauxhall**, door het beroemde Muziekkorps van den Heer J. ED. STUMPFF, van Amsterdam, op Zaturdag den 29. Januarij 1859, des avonds ten 8 ure, ten huize van F. RIKKERS.
Entree 75 cents per persoon.
50 „ voor H. H. Studenten.

DE NIEUWE BAK
SOIRÉE MUSICALE

Directeur de Heer RUDERSDORFF.
Op ZONDAG 30 JANUARIJ, 's avonds 8 ure.
Entree vrij, zonder verhooging van ververschingen.

*** Tegen 15 Februarij e. k. verlangt men te Utrecht eene goede gezonde **MIN**, Jongkraams, liefst uit Gelderland. Adres *franco* brieven onder letter A. aan het bureau der Utrechtsche Courant.

ONDERLINGE NEDERLANDSCHE VERZEKERINGS-SOCIETEIT TER UITKEERING VAN GELDEN BIJ OVERLIJDEN.

ONDER DIRECTIE VAN
BEELER en Co.
Gevestigd te Amsterdam, Oude Zijds Voorburgwal N°. 224.

*** In deze Societeit kunnen als Leden ingeschreven worden alle Personen van beider geslacht, die in eenen gezonden toestand verkeeren, van af hunne geboorte tot en met hun 80ste jaar.

Deze Societeit heeft ten doel, om op den voet van onderlinge verzekering bij overlijden van een der ingeschrevene Leden, in de daarop betrekking hebbende Klasse en Onderdeel, zoo veel malen Vijftig Cents aan zijne Erfgenamen of Regtverkrijgenden uit te keeren, als er op den Maandag van de week van overlijden zich Leden in deze Afdeeling, Klasse en Onderdeel bevinden; voor kinderen beneden de 10 Jaren wordt slechts zoo veel malen 10 Cents uitgekeerd.

De Ouderdom geeft de klasse aan en kan men naar verkiezing zich doen inschrijven in de Onderdeelen van 1001 Leden, 501 Leden of 251 Leden, waardoor men zijnen Erfgenamen of Regtverkrijgenden, bij het voltallig zijn dier Onderdeelen *f* 500, *f* 250 of *f* 125 kan doen genieten.

De Directie zal met het oog op de buitengewone uitgaven bij sterfgevallen, binnen drie dagen na den dag van het Overlijden, tegen overlegging der doodacte de gelden voorschieten, onder verpligting der Leden, om die binnen 14 dagen te voldoen.

De Administratiekosten zijn voor ieder Lid Twee en Een halve Cents per week, te betalen per Drie maanden.

De inschrijvingen geschieden ten kantore van den Heer D. F. LIEFRINK, te Zeyst, Hoofdagent voor de provincie Utrecht, of bij deszelfs Correspondenten, den Heer J. M. MULLER, Springweg, B. no. 781.
„ „ P. LAM, te Zeyst.
„ „ J. DE RUYTER, te Veenendaal.

Alom staat de INTEEKENING open, op het **GOEDKOOPSTE PRACHTWERK** getiteld:

HET KONINGRIJK DER NEDERLANDEN

voorgesteld in eene reeks van **SCHILDERACHTIGE GEZIGTEN** zijner belangrijkste plaatsen, **merkwaardigste steden, kerken, kasteelen en andere aanzienlijke gebouwen van vroegeren en lateren tijd, naar de natuur geteekend en in STAAL gegraveerd door onderscheidene Kunstenaars en beschreven door J. L. TERWEN.**

Het geheel zal in 46 Afleveringen kompleet zijn. Elke Aflev. kost **slechts 50 cents** en bevat behalve omslag en 8 pag. tekst, **DRIE KEURIGE, naar de natuur geteekende STAALPLATEN.** Reeds komen er van de navolgende plaatsen gezigten in voor, als: 19 van Amsterdam, 15 v. Rotterdam, 7 v. 's Gravenhage, 7 v. Utrecht, 3 v. Groningen, 3 v. Zwolle, 2 v. Leeuwarden, 2 v. Dordrecht, 3 v. Arnhem, 4 v. Haarlem, 3 v. Leyden 4 v. Delft, 2 v. Nijmegen, 2 v. Scheveningen, 2 v. Gouda, 2 v. Hoorn, alsmede van Rhenen, Wageningen, De venter, Kampen, Alkmaar, Enkhuizen, Edam, Bolsward, Woerden, Hellevoetsluis, Apeldoorn, Joure, Velp Zeist, Groenendijk, Muiden, Zaandam en IJsselmonde.

Eene naamlijst van Inteekenaren wordt voor het werk geplaatst, terwijl de uitgave geregeld wordt voortgezet door den Uitgever G. B. VAN GOOR *te Gouda.*

Men vraagt,

*** tegen 1° Mei aanstaande ter overneming eene **Broodbakkerij**. Brieven franco onder letter U. aan het bureau dezer Courant (in de bus.)

BROEIRAMEN.

*** Weder eene partij nieuwe **Heeren-Broeiramen**, **Bloemenramen** *zonder Lessenaars.* Uit de hand te koop, ook **Hoveniersramen** in alle soorten. J. DE BRUIJN.
Wijk E. 118 **Haverstraat.**

Keukenmeid en Werkmeid.

*** Men **vraagt** tegen Mei a. s. in de provincie Utrecht (nabij Zeyst) eene KEUKENMEID en WERKMEID, van de P. G.; die getuigen kunnen overleggen van eerlijk en zedelijk gedrag, en zij die meer dan twee jaren in dezelfde dienst geweest zijn, zullen de voorkeur hebben. Adres franco brieven onder lett. S. bij den Boekhandelaar J. DE KRUYFF, te Utrecht.

OESTERBERIGT.

*** De ondergeteekende berigt bij deze, dat hij ontvangen heeft een extra partij ENGELSCHE, ZEEUWSCHE en TEXELSCHE OESTERS, alsmede fijn gemalen Leng Rondvisch, gemarineerde en Bootsmans Winterharing, Engelsche Sprot, Paling in 't zuur, Messina Chinaasappelen, Citroenen; Snoek, Baars en Paling, en verder al wat tot zijn vak behoort.

Het 2e huis van de H. J. REINKE,
Servetsteeg, 128. vroeger *H. Koenders.*

ABSHAUBIN'S OF ANTI-RUMATISCHE WATTEN.

*** Een mijner bekende depôthouders berigtte mij dezer dagen, dat Mejufvrouw G. VAN GALEN geb. THOEN te Loosduinen, sedert jaren lijdende aan hevige Maagkramp, thans geheel daarvan hersteld is door het gebruik der ANTI-RHUMATISCHE WATTEN van Abshaubin.

Niemand vergete de weldadige uitwerkselen door deze Watten op 's menschen gezondheid verkregen.

Het is duizende malen bewezen, dat zij alle momentanecle aangebragte pijnen van dien aard zeer spoedig stilt, en geheel wegneemt, en dat zij even zeker bij een continueel gebruik het verouderdst Rhumatiek doet verdwijnen alsof het nimmer had bestaan.

De proef te nemen valt onder ieders bereik, daar de prijs van zulk een Blad Watten slechts 25 Cents is.

Zij zijn omwonden met een Billet van ligt blaauw papier, waarop de gebruiksaanwijzing vermeld is, benevens p. m. 130 Depothouders, en zijn alleen ondergeteekend door mij Berouder en Hoofd Depôthouder A. BREETVELT Az., te DELFT. Waarop men wel gelieve te letten, omdat voor dezelfde doel, ook andere Watten worden verkocht, die niet door mij zijn bereid.

Verdere Depôts bij:

A. J. v. d. Berkhof, Utrecht.	Gebr. van Dijk, Soest.
M. J. C. Ham, „	Gebr. van Dijk, Baarn.
Blanck & Kloek, Wijk bij Duurstede.	W. J. van Meekeren, Zeijst.
Philip Meijer, Amersfoort.	Gebr. Bruning, Mijdrecht.
E. van Esveld, Nijkerk.	En meer bekende Depôts.

NOUVELLE ÉDITION, Prix 1 Fr., avec **planches**, sous Enveloppe Cachetée.

La Préservation Personnelle,

*** par le Docteur SAMUEL LA'MERT, 37, Bedford Square, à *Londres*, membre de l'Université d'Edimbourg, de l'Hôpital de Londres, etc. — Cet ouvrage explique les effets résultant des mauvaises habitudes de colléges, d'excès de jeunesse et de travaux sédentaires. Il est suivi d'observations pratiques, garanties par 20 années d'expérience dans le traitement des maladies du systéme génératif.

Traitement par correspondance. Les Médicaments nécessaires sont expédiés avec sécurité dans toutes les parties du monde. — La **Préservation Personnelle** est en vente chez H. T. HENDRIKSEN, Librairie, Hoogstraat. Rotterdam.

Marktberigten.

Amersfoort, 28 Jan. Tarwe van *f* 7.50 tot *f* 9.25 Rogge van *f* 5.60 tot *f* 6.00. Boekweit van *f* 5.60 tot *f* 5.90 het mud. Aardappelen van *f* 1.30 tot *f* 1.45 het mud. Appelen van *f* 0.00 tot *f* 0.00 het mud. Boter van *f* 0.82½ tot *f* 0.92 het Ned. pond. Hoender-Eijeren van *f* 2.50 tot *f* 2.85 de 100 stuks.

Arnhem, 28 Jan. Oude Weit van *f* 0.00 tot *f* 00.00. Nieuwe Weit van *f* 8.00 tot *f* 9.70. Rogge van *f* 5.80 tot *f* 6.20. Boekweit van *f* 5.40 tot *f* 6.00. Garst van *f* 5.30 tot *f* 5.50. Friesche Haver van *f* 4.20 tot *f* 4.60. Voerhaver van *f* 3.60 tot *f* 3.85. Paardenboonen van *f* 7.70 tot *f* 8.85. Aardappelen van *f* 1.20 tot *f* 1.50. Boter per Ned. p. van *f* 0.82 tot *f* 0.90. Appelen van *f* 2.45 tot *f* 3.50.

Amsterdam 28 Jan. Heden alleen verkocht van Gerst 115 a Deens. *f* 174. De overige granen zonder handel.

Dordrecht. 27 Jan. Granen, enz. Tarwe: Onze markt was heden van Jarige en Nieuwe Zeeuwsche, Vlaamsche en Overmaassche Tarwe matig voorzien, dezelve was aan gebruikers tot onveranderde prijzen vrij goed te plaatsen. Zomertarwe wordt weinig aangevoerd en is goed prijshoudend. Jar. Zeeuws. Vl. en Overm. *f* 8.00 a *f* 8.80. N. dito *f* 7.50 a *f* 7.80, dito afwijkend en geringe *f* 7. a *f* 7.30; Zomertarwe *f* 6.50 a *f* 7. Rogge Zeeuws. Vl. en Overm. meerder aangevoerd en tot vorige prijzen opgeruimd. Zeeuws. Vl. en Overm. *f* 5.50 a *f* 5.0. Gerst Winter en Zomer weinig er veil en beter te verkoopen. Zeeuws. en Overm. Winter *f* 4.40 a *f* 4.70, dito Zomer *f* 4. a *f* 4.60. Haver Inl. Voeder en Dikke vond tot genoteerde prijzen goede vraag. Zeeuwsche en Inl. Voeder *f* 2.20 a *f* 3., dikke dito *f* 4. a *f* 4.50. Boekweit geniet weinig vraag en is *f* 5 lager afgegeven, als Bredasche op 70 Ned. ℔ tot *f* 175.

Schiedam, 28 Jan. Moutwijn per Ned. vat zonder fust *f* 13.75. Jenever id. *f* 19.25. Amsterd. proef *f* 20.50, zonder de belasting. Spoeling *f* 1.50 per ketel.

WAARNEMINGEN, gedaan op het Koninklijk Nederl. Meteorologisch Observatorium te Utrecht. (*Zonnenburg.*)

Jan.	Uren.	Wind-rigt.	Wind-kr. N. ā	Barom. bij 0°.	Ther F.	Afwijk. d.Temp.	Vochtigh.	Gev. regen.	*Opmerkingen.*
28	2	wnw.	4.5	757.29	45.9	+ 7.6	0.80	0	Bewolkt.
	10	zw.	0.0	59.20	35.4	+ 1.3	1.00	0	Helder; mist.
29	8	zw.	0.0	60.16	36.3	+ 2 7	1.00	0.1	Zware mist.

PRIJZEN DER EFFEKTEN.

AMSTERDAM 28 Januarij 1859.

NEDERLAND.					
Werkel. Schuld . . .	2 1/2 pCt.	64 1/8	64 15/16		
dito dito	3 „	77 1/2	77 9/16		
dito dito	4 „	99	99 1/16		
Amortisatie-Sijndikaat	3 1/2 „	94 1/2			
Handelmaatschappij. .	4 1/2 „	141 5/8			
Oost-Indische Leening	4 „	98 1/2			
Aand. Rijn-Spoorweg.	4 1/2 „	101 1/4			
BELGIE.					
Certifik. bij *Rotschild* .	2 1/2 pCt.	52 1/8			
SPANJE.					
Obligatien	1 1/2 pCt.	30	30 3/16		
Obligatien	3 „	44 7/8	44 15/16		
Binnenl. Schuld. . . .	3 „	40 7/8	40 13/16	40 13/16	
Bewijzen Koepons.		6 1/16			
PORTUGAL.					
Obligatiën	3 pCt.	46 3/4	47	46 3/16	
dito 1856/57	3 „	45 1/16	45 15/16	45 13/16	
RUSLAND.					
Oblig. bij *Hope en C°.*	5 „	105 1/4	105 3/8		
Obligat. 1828 & 1829.	5 „	103 1/4			
Certifikat. 1831 & 1833	5 „	91 1/2			
Certifikaten 1840 . . .	4 „	87 1/16	87 1/4	87 1/16	
Cert bij *Stieglitz* . . .	4 „	87 1/2			
dito 5e Serie	5 „	98 13/16			
dito 1855 6e Serie . .	5 „	102	102 1/8		
dito Adm. te Londen	4 1/2 „	98			
Inschrijv. in Assign. .	6 „	68 3/16	68 1/8		
Certifik. van Assign. .	6 „	68 1/8			
POLEN.					
Obligatiën	4 pCt.	81 1/8	82		
OOSTENRIJK.					
Oblig. Metaliek	5 pCt.	70 3/4	71 1/4	71 1/16	
Oblig. Rente Am.. . .	5 „	81 3/4	82 1/8	82	
dito dito Nat. 1854. .	5 „	72 1/4	73 1/16	73 1/16	
dito dito	2 1/2 „	36 5/16	36 1/2	36 3/8	
BRAZILIE.					
Geldl. 1824, £ 100. .	5 pCt.	100			
AMERIKA.					
Ecuad. Oblig. 1855. .	1 „	16 1/4	16 11/16		
Venez. Oblig 6 pCt., nu	5 „	41 1/2	41 3/4		
Grenada, Oblig. . . .	3 1/4 „	19	19 1/16		
Mexiko, Obl.	3 „	19 1/8	19 15/16	19 7/8	
N-.Am. Illin. Obl. C. B.	7 „	83 1/4			

Snelpersdruk van L. E. BOSCH EN ZOON.

Bijvoegsel bij No. 25 van de Utrechtsche Prov. en Stads-Courant.

Verslag der SPOORWEGEN.

Bij de overweging van het wets-ontwerp tot goedkeuring van eenige artikelen der voorwaarden, waarop koncessie voor den Noorderspoorweg is verleend, zijn over die gewigtige aangelegenheid en wat daartoe betrekking heeft, in de nagenoeg voltallige afdeelingen der Kamer, uitvoerige beschouwingen en bedenkingen in 't midden gebragt. Zij betroffen hoofdzakelijk: 1⁰. de hier te lande aan te leggen spoorweglijnen en de daaraan te geven rigting; 2⁰. de aan gekoncedeerde boven staatsspoorwegen te geven voorkeur; 3⁰. de verleende koncessie zelve en de daarbij gestelde voorwaarden van finantiëlen en anderen aard; en 4⁰. de door provinciën en gemeenten ter bevordering van den aanleg van den Noorderspoorweg toegezegde bijdragen. De kommissie van rapporteurs heeft gemeend door het rangschikken van het verhandelde onder deze vier hoofdafdeelingen het overzigt der plaats gehad hebbende gedachtenwisseling gemakkelijker te zullen maken.

I. DE AAN TE LEGGEN SPOORWEGLIJNEN EN DE DAARAAN TE GEVEN RIGTING.

Het uitgangspunt. Volgens het plan der Regering zou de noorderspoorweglijn van Arnhem uitgaan. De eerste vraag was dus: is dat uitgangspunt goed gekozen? Verscheidene leden meenden het ernstig te moeten betwijfelen, en hielden het er voor, dat, als het er op aankomt, ons vaderland met nieuwe spoorweglijnen, zoowel naar het noorden als naar het zuiden, te begiftigen, Utrecht, in het hart des lands, het centraal punt moet zijn. Van Utrecht aangaande, zou men in eene nagenoeg regte lijn over Amersfoort en Nijkerk op Deventer kunnen komen, van waar dan de grenzen konden worden bereikt en de aansluiting met Rheine en het Duitsche spoorwegnet kon plaats hebben. Zoodoende zou de Hollandsche handel langs den kortsten weg met de Duitsche grenzen in werband worden gebragt; hetgeen als hoofddoel in het oog te houden ware. Tevens zou daardoor de verbinding van Harlingen en de noordelijke provinciën in 't algemeen met het binnenland en met Duitschland bekort worden. Bij vroegere spoorwegplannen werd Zwolle als centraalpunt aangenomen, van waar lijnen zoowel naar Utrecht als naar Rheine zouden uitgaan. Die rigtingen werden destijds zoo voordeelig geacht, dat men de lijnen zonder geldelijke ondersteuning van den Staat wilde aanleggen. Uit een strategisch oogpunt verdient de lijn van Utrecht naar Deventer zeker de voorkeur boven de lijn van Arnhem naar Zwolle. Is Utrecht het centraal punt, dan ligt de knoop onzer spoorweglijnen in het hart des lands, niet aan een uithoek. Tevens wordt dan vermeden, dat de spoorweg te lang aan den regter oever van den IJssel, evenwijdig aan die rivier, loope.

Tegen een en ander werd aangevoerd, dat als de noorderlijn van Utrecht uitging, zij tot Deventer eene schaars bevolkte streek doorsnijden zou; hetgeen men altijd zooveel mogelijk vermijden moet. De ondervinding, ook met opzigt tot den Rhijnspoorweg verkregen, leert, dat waar de spoorwegen heidevelden doorsnijden de ontginning en bebouwing van zulke streken daardoor slechts in zeer geringe mate bevorderd wordt. Aan den anderen kant wordt de toekomst van den spoorweg, als geldelijke onderneming, bedorven, zoo zich niet verwachten laat, dat op de voornaamste rustpunten aanmerkelijke toevoer van reizigers en vrachtgoederen plaats vindt. Daarentegen draagt dit middel van gemeenschap, zoodra het in sterk bevolkte en vruchtbare streken bestaat, onbetwistbaar veel bij tot het verhoogen der algemeene welvaart en is de toekomst daarvan beter verzekerd. Reeds om die reden is het raadzaam, Arnhem als uitgangspunt te behouden en de lijn den IJssel te doen volgen. Bleek later dat de handel van Amsterdam en Rotterdam aan eene kortere verbinding met Rheine volstrekt behoefte had, de lijn van Utrecht naar Deventer of van Utrecht naar Zwolle, waarvoor vroeger koncessie is gevraagd, zou van zelf volgen. Tegen de bedenking, dat Harlingen en de noordelijke provinciën, zoo de lijn over Deventer, Zutphen en Arnhem loopt, niet dan langs eenen omweg met Rheine in verband konden komen, stond over, dat voor het noorden des Rijks op die wijze eene kortere verbinding over Oberhausen met Midden-Duitschland werd verkregen, hetgeen voor de bedoelde gewesten toch insgelijks van belang was. Aan het strategiesch bezwaar behoefde men niet te hechten, nadat de Regering zelve door het vroeger verleenen der koncessie van de lijn van Zevenaar naar Rheine en door haar tegenwoordig voorstel omtrent eenen dergelijken weg getoond heeft, dat het bij haar niet bijzonder weegt. Wierd eene lijn van Utrecht op Deventer aangelegd, zij zou nagenoeg in gelijke rigting met den Rijnspoorweg loopen.

Er werd geantwoord, dat men het aanleggen door min bewoonde of arme streken niet moest ontzien daar, waar, zoo als hier, het belang der gemeenschap tusschen de eindpunten die rigting gebiedend aanbeval; en dat plaatselijke belangen van eenige teden, die ook niet uitgesloten behoefden te blijven, niet tegen de eischen van een algemeen belang mogten gelden. Voorts, met betrekking tot den Rijnspoorweg, dat konkurrentie hier, gelijk altijd, eene goede zijde had. De ondervinding in andere landen leert, dat konkurrerende lijnen, doordien zij het verkeer in onderscheidene rigtingen doen toenemen, soms elkander voeden. Het komt vooral op behoorlijke aansluiting aan. Eene bijzondere reden maakt het doen ontstaan van mededinging voor den Rijnspoorweg wenschelijk. Naar veler oordeel wordt die weg toenemend m er dienstbaar gemaakt aan het belang van vreemde a ndeelhouders dan aan dat van den Nederlandschen handel of het reizend publiek. De Rijnspoorwegmaatschappij heeft reeds het voorbeeld gegeven, dat zij des winters, als geen vervoer te water kan plaats hebben, de tarieven der vrachtgoederen verhoogt. Het algemeen belang vordert, zich van haar zoo onafhankelijk mogelijk te maken.

Van de andere zijde deed men opmerken, dat het misbruik, 't welk de Rhijnspoorweg-maatschappij van haar monopolie maakt, geweerd kan worden zoodra eene wet als de thans aanhangige omtrent de politie der spoorwegen tot stand is gebragt.

Ook wanneer, overeenkomstig het plan der Regering, Arnhem het uitgangspunt voor de noorderlijn bleef, meenden sommige leden dat de overgang van den IJssel niet te Zutphen maar te Deventer moest plaats hebben. Daardoor zou het aansluitingspunt te Rheine langs korteren weg bereikt en zouden misschien ook de fabriekplaatsen van het noorden van Twente beter aangedaan worden. Ten onregte had men, naar deze meening, vroeger van Zevenaar naar Rheine willen gaan. Had de herinnering van die weinig doordachte koncessie niet bestaan, men zou ongetwijfeld thans het overgangspunt van den IJssel noordelijker dan Zutphen gekozen hebben. De overige leden waren, wanneer van Arnhem wierd uitgegaan, met den overgang van den IJssel te Zutphen tevreden. Uit een waterbouwkundig oogpunt zou tegen het maken van eene brug over den IJssel te Deventer, naar sommiger gevoelen, groot, zoo niet onoverkomelijk bezwaar bestaan.

Door enkele leden werd de vraag geopperd, of niet de overgang van den IJssel geheel te vermijden ware. Het plan der Regering kon toch in zoo ver worden gewijzigd, dat de lijn niet van Arnhem, maar van Westervoort uitging en dan noordwaarts den IJssel volgde. Het aannemen dezer rigting zou het groote voordeel hebben, dat de kosten der brug over den IJssel geheel bespaard en tevens de aan het leggen van zulk eene brug verknochte bezwaren, die vroeger met het oog op den afvoer van het ijs en dergelijke niet gering werden geacht, vermeden wierden.

Over de vraag echter, welke rigting van Meppel af moet worden ingeslagen, heerschte groot verschil van meening. Dit verschil vloeide ook dáárúit voort, dat men het over de beginselen, die bij de bepaling der rigting onzer spoorwegen tot leiddraad moeten strekken, niet volkomen eens was. Van de eene zijde werd beweerd, dat in het belang van handel en nijverheid allereerst gezorgd moest worden voor de bevordering eener versnelde gemeenschap onzer voornaamste havens met het buitenland, zoodat aan dat doel het meer of minder gemak der binnenlandsche gemeenschap ondergeschikt moest blijven. Anderen, ofschoon het belang der internationale lijnen geenszins miskennende, meenden dat de bevordering van het binnenlandsch verkeer vooral niet uit het oog moest worden verloren, en dat men zooveel mogelijk alle gewesten des rijks, ook zoodanige die noch zeehavens noch groote handelsteden bezitten, met spoorwegen begiftigen moest.

Het denkbeeld der Regering, om Harlingen over Groningen en Assen met Meppel in verband te brengen, vond betrekkelijk slechts weinig voorstanders. Vele leden konden zelfs moeijelijk begrijpen, hoe de tegenwoordige koncessionarissen van den Noorderspoorweg, die bij hunne eerste aanvrage de verbinding over Assen op door hen aangewezen gronden verwierpen, thans daaromtrent van gedachten veranderd zijn. Volgens de rigting, bij de tegenwoordige koncessie aangenomen, wordt het groote doel, om Harlingen langs den kortst mogelijken weg Rheine en het Duitsche spoorwegnet te doen naderen, niet bereikt. En dat men met de kortste en meest belovende verbinding moet beginnen, schijnt eene vooral te betrachten grondstelling. Te gelijk wordt het onmiddelijk belang van de gewigtige provincie Friesland opgeofferd aan een toekomstig en twijfelachtig belang van een deel van Drenthe.

De regering doet wel opmerken, dat, als de aangenomen rigting niet gevolgd wordt, Assen, de hoofdplaats van een gewest, misschien voor altijd van het genot eener spoorweglijn zou worden uitgesloten; maar deze bedenking kon niet als overwegend worden beschouwd. De provincie Drenthe, welker dungezaaide bevolking nog niet eens zoo talrijk is als de bevolking van Rotterdam, heeft, althans vooreerst, veel grooter behoefte aan goede bevaarbare kanalen dan aan spoorwegen. Bovendien wordt het belang van den spoorweg zelven benadeeld, wanneer hij zulke schaars bevolkte in weinig bebouwde streken doorsnijdt als waaruit Drenthe tot nu toe grootendeels bestaat.

Deze tegenwerpingen bleven van de zijde der voorstanders van de rigting over Assen niet onbeantwoord. Zij voerden aan, dat Groningen sedert eeuwen aanzienlijker handelsstad is dan Harlingen, en ten gevolge van de ontworpen verbetering der groote waterwegen in de provincie ongetwijfeld nog hoogere vlugt zal nemen; dat de ondiepe haven van Harlingen niet te vergelijken is met de haven van Delfzijl, waar schepen van meerderen diepgang kunnen binnenkomen en in vroegeren tijd onze oorlogschepen zelfs eene veilige ligplaats vonden, en dat derhalve het handelsbelang der provincie Groningen, waar thans zulk een drukke scheepsbouw plaats vindt, wel met dat van Friesland in vergelijking kan worden gebragt. Groningen, meende men verder, heeft bij eene regtstreeksche verbinding met het Zuiden des Rijks, en vooral met Holland, nog veel meer belang dan Friesland, voor 't welk gedurende een groot deel van het jaar de vaart over de Zuiderzee openblijft. De omweg, dien men van Harlingen zou moeten maken om naar het Zuiden of Zuidoosten te komen, zou toch ook zoo groot niet zijn.

Op deze tegenwerpingen werd geantwoord, dat, wat er ook van de meerdere voortreffelijkheid der haven van Delfzijl boven die van Harlingen zijn mogt, de handelsbeweging der laatste plaats thans veel grooter is dan die der eerste. Zij wordt inzonderheid gevoed door den uitvoer der voortbrengselen van het vruchtbare Friesland naar Engeland, en rust derhalve op eenen natuurlijken grondslag. De gemeenschap van Harlingen met Engeland is gemakkelijker en korter dan die van Delftzijl met dat Rijk. Nu eenmaal de handel eene rigting naar Harlingen genomen heeft, moet men die rigting aankweeken en versterken, niet daarvoor nieuwe punten opzoeken, al verdienden deze ook in enkele opzigten de voorkeur. Een eenmaal gevestigde handelsweg laat zich niet gemakkelijk verplaatsen.

Liet men de rigting van Meppel op Assen varen, dan zouden verscheidene leden niet daarvoor de rigting van Meppel op Leeuwarden in de plaats willen hebben gesteld, maar den middenweg, waarvan ook in de memorie van toelichting gewag wordt gemaakt. De lijn zou volgens dit denkbeeld, van Meppel in eene noordelijke rigting naar Beesterzwaag of Dragten loopen, op een van welke punten de lijnen uit Groningen en Leeuwarden zich zouden ontmoeten; zoodat eene zuidwaarts gebogen lijn de beide genoemde hoofdsteden verbinden zou.

Nog andere denkbeelden van soortgelijke strekking werden geopperd. Er waren leden, die het voor zoo onmogelijk niet hielden, dat de verbindingslijn tusschen Groningen en Leeuwarden wierd uitgewonnen. Men kon van Meppel links naar Leeuwarden en Harlingen, regts naar Groningen uitgaan en de Friesche lijn zoodanig buigen, dat zij zoo nabij mogelijk aan Joure, Sneek en Bolsward kwam.

Een vrij aanzienlijk aantal leden echter was het daarover eens, dat, hoe de aansluiting uit het zuiden ook plaats had, de regtlijnige verbinding tusschen Leeuwarden en Groningen niet moest worden opgeofferd. Die regtlijnige verbinding was, vooral met het oog op eene toekomstige aansluiting van Leer en aan de verdere Noordduitsche lijnen in de rigting van Bremen, Hamburg enz., van zoo overwegend gewigt, dat daaraan de onderdeelen van het plan ondergeschikt moesten blijven.

Aangenomen dat de lijn regtstreeks van Harlingen op Groningen loope, is er dan, vroeg men, inderdaad uitzigt dat zij in eene niet ver verwijderde toekomst zich aan het Noordduitsche spoorwegnet zal aansluiten? Men doelde hier niet zoo zeer op de verlenging naar de Hannoversche grenzen, waarvan in de koncessie gewag wordt gemaakt en waarop men later zou terugkomen, maar op de aansluiting van de Hannoversche zijde. De Hannoversche regering was, naar hetgeen sommigen meenden te weten, voor eenige jaren zeer voor die aansluiting gestemd geweest, maar had later door eene overeenkomst met Pruissen hare handen daaromtrent gebonden, zoodat zij thans geene lijn uit Leer of Aschendorf naar onze grenzen zou kunnen aanleggen, zoolang de aansluiting op Rheine niet had plaats gehad. De zaak is voor de toekomst van onzen Noorderspoorweg van zoo overwegend belang, dat men deswege gaarne eenige inlichting van de regering ontving.

De zuiderlijn. Algemeen heeft men het betreurd, dat terwijl de Regering thans de medewerking der wetgeving voor het tot stand brengen der noorderlijn inroept, zij niet te gelijk eenig bepaald voorstel omtrent de zuiderlijn doet, maar zich daaromtrent tot eene algemeene wijziging der door haar voorgestane rigting en eene globale opgave der van rijkswege te verleenen ondersteuning bepaalt. Sommige leden verklaarden zelfs, dat zonder meer zekerheid voor de spoedige daarstelling van de zuiderlijn, elk voorstel omtrent de noorderlijn hun niet aannemelijk zou voorkomen.

Terwijl al wat den aanleg der zuiderlijn betreft nog zoo zeer in 't duister ligt, meenden verscheidene

leden niet in eene gedachtenwisseling over de aan die lijn te geven rigting te moeten treden. Zij behielden zich voor, daarop terug te komen als een bepaald voorstel te dezer zake bij de staten-generaal aanhangig was gemaakt. In twee der afdeelingen is dit punt dan ook niet of slechts ter loops behandeld. In de vorige vond, in tegenstelling der rigting van Rotterdam langs Dordrecht, Breda en Tilburg naar 's Hertogenbosch. die de regering gevolgd wil hebben, eene meer regtstreeksche verbinding van Utrecht op 's Hertogenbosch veel voorstanders.

Hier vooral, meende men, komt te pas wat over het kiezen van Utrecht als uitgangspunt gezegd is. Wanneer van daar de lijn over Culemborg en Tiel naar 's Bosch liep en zich dan verder zuidoostwaarts rigtte, werd de handel van Amsterdam evenzeer als die van Rotterdam geholpen, en werden deze voornaamste handelssteden het gemakkelijkst met den linker Rhijnoever in verband gebragt. Misschien ware het nog verkieslijker van Maarsbergen, aan den Rhijnspoorweg, uit te gaan, omdat dan de overgang der rivieren van zelf, behalve te Tiel en te Lith, te Amerongen zou plaats hebben en dus op drie punten, vroeger door de kommissie van hoofdambtenaren van den waterstaat aangewezen als geschikt om er bruggen te bouwen.

Tegen de rigting van Rotterdam langs Dordrecht naar Breda pleiten vooral ook de moeijelijkheden, aan den overgang van het Hollandsche Diep verbonden. De regering wil voor dien overgang een stoomvlot bezigen, maar men ziet op tegen dit middel, dat niet ligt op den duur aan de behoefte voldoen zal. Te Ruhrort, waar het stoomvlot met de daartoe behoorende kunstwerken ruim twee millioen gulden gekost heeft, beantwoordt het niet aan de verwachting. Aan het gebruik daarvan op een water als het Hollandsche Diep zijn ontwijfelbaar nog grooter bezwaren verbonden. 's Winters bij stormachtig weder zal het afdrijven en het volkomen zuiver sluiten aan den weg niet dan met de uiterste moeite te bereiken zijn. Zoowel bij zware vorst als bij ijsgang is een stoomvlot niet te gebruiken, en zou dus de geregelde dienst langs den spoorweg voor korteren of langeren tijd gestremd zijn. Wilde men, om het gebruik van dit kostbare en gebrekkige hulpmiddel te vermijden, eene brug naar den Moerdijk leggen, men zou misschien slagen, maar dan toch niet dan met overgroote kosten, door sommigen op 7 millioen geschat. Te gelijk zou door zulk eene brug ons verdedigingsstelsel zeer worden benadeeld. Sommigen voegden er bij, dat de rigting van Rotterdam over den Moerdijk naar Breda nog uit een ander oogpunt bedenkelijk scheen. Aan den Antwerpschen handel zou daardoor eene gelegenheid te meer worden verschaft om over ons grondgebied goederen naar den Rijn en zelfs naar Rheine te doen vervoeren.

De *Zeeuwsche lijn*. Naar het gevoelen der meerderheid wordt deze lijn door de Regering veel te veel op den achtergrond gesteld en laat zich hetgeen deswege in de Memorie van Toelichting gezegd wordt zelfs moeijelijk verklaren.

Voor zoover bij de Regering de vrees mogt bestaan, dat indien aan de drie lijnen te gelijker tijd wierd begonnen, in de schatkist geene genoegzame kapitalen aanwezig zouden zijn om de daarvoor noodige subsidiën of uitgaven voor kunstwerken te bestrijden, moest men doen opmerken, dat geenerlei afdoende noodzakelijkheid bestaat om van de thans beschikbare 21 millioen dadelijk 10 millioen voor de deelneming in de Noorderspoorweg-maatschappij af te zonderen. Wierden de voorhanden zijnde gelden enkel tot het doen van uitgaven besteed die het Rijk op zich moet nemen, hoogst waarschijnlijk zouden de middelen genoegzaam zijn om aan al de drie plannen te gelijk uitvoering te helpen geven.

Voor zoover de regering zich misschien van eene meer dadelijke behartiging van den aanleg der Zeeuwsche lijn laat afschrikken, omdat die aanleg welligt tot zeer kostbare werken zou noodzaken, gelijk het leggen van kapitale dijken door het Sloe en de Ooster-Schelde, of het graven van kanalen door Walcheren en Zuidbeveland, deed men opmerken, dat daartegen het voordeel van zeer belangrijke landaanwinning overstond.

Maar, werd door enkele leden gevraagd, zou dan werkelijk een spoorweg van Vlissingen naar de Pruissische grenzen voor den Nederlandschen handel van zóó overwegend belang zijn? Wierd niet de waardij van Vlissingen als handelshaven overdreven? De reede dier stad is toch niet altijd veilig; hare haven is voor een druk handelsverkeer te bekrompen, en het ontbreekt der stad aan dokken, pakhuizen en wat verder voor zulk een handelsverkeer vereischt wordt. Antwerpen heeft hare meerderheid tegenover de Zeeuwsche havens gehandhaafd, toen eerstgenoemde stad nog geenerlei spoorwegverbinding bezat. Dit zou thans, al wierd Vlissingen aan het algemeene spoorwegnet verbonden, ligt evenzeer het geval kunnen zijn.

Op deze tegenwerpingen werd geantwoord, dat Vlissingen van toch gewigtige voordeelen als handelshaven aanbiedt, die, wanneer die stad in meer dan ééne rigting met het Duitsche spoorwegnet verbonden was, beter zouden worden gewaardeerd, en hoogst waarschijnlijk een deel van den Belgischen doorvoerhandel daarheen zou lokken. Vlissingen is geheel het jaar door, voor zeeschepen toegankelijk, terwijl Antwerpen des winters geheel afgesloten kan zijn. Ook scheen het voor ons defensiestelsel van gewigt, dat eene vesting als Vlissingen door eene spoorweglijn met het hart des lands verbonden zij.

De overige lijnen. Uit de Memorie van Toelichting blijkt, dat bij de Regering koncessie was aangevraagd voor eenen spoorweg van Maastricht over Nijmegen, naar Arnhem, en dat de Regering met de aanvragers dier koncessie onderhandelde, doch voorloopig hun eene bijdrage van het Rijk van ongeveer zeven millioen had toegezegd ter bekostiging van de beide rivierovergangen. Een vrij groot aantal leden der Kamer heeft zich evenmin over deze lijn als over den Zuider spoorweg uitgelaten. Daar deze aangevraagde koncessie slechts in een zijdelingsch verband staat tot het voorgedragen wetsontwerp, meenden zij zich hun gevoelen daarover te moeten voorbehouden tot dat een bepaald voorstel ook te dezer zake aan de Staten-Generaal gedaan wierd. De overige leden drukten nagenoeg eenparig afkeuring van dit onderdeel van het regeringsplan uit. Al ware ook eene naauwere verbinding van Maastricht met het noorden wenschelijk, moest zij niet op deze wijze plaats vinden.

Eenige leden gaven bevreemding te kennen, dat te dezer gelegenheid de lijn van Amsterdam naar het Nieuwe Diep zelfs niet met een enkel woord vermeld wordt. Bleef die lijn geheel achterwege, een zóó gewigtig deel des Rijks, als N.-Holland aan gene zijde van het IJ, zou van de spoorwegverbinding geheel uitgesloten zijn en zich te regt over stiefmoederlijke behandeling beklagen.

Nog werd te dezer gelegenheid gevraagd, hoe het gelegen is met de spoorwegverbinding van Leyden met Woerden en van 's Hage met Gouda. Voor eenigen tijd was van die verbindingslijnen veel sprake, maar thans wordt niets meer daarvan vernomen.

II. DE AAN GEKONCEDEERDE BOVEN STAATSSPOORWEGEN TE GEVEN VOORKEUR.

In verband ook met den ongunstigen indruk, dien de voorwaarden der thans verleende koncessie voor den Noorderspoorweg hebben gemaakt, werd in al de afdeelingen op nieuw de vraag behandeld, of het niet in aanmerking kwam, de tot nu toe hier te lande gevolgde gedragslijn omtrent den aanleg van spoorwegen te laten varen en het stelsel van staatsspoorwegen aan te nemen. Bij de overweging van dit punt bleef het getal leden, die zich onvoorwaardelijk voor staatsspoorwegen gestemd toonden of de daarvoor aan te voeren gronden overwegend achtten betrekkelijk gering.

De staatsspoorwegen, zeiden deze leden, laten zich in de eerste plaats uit het oogpunt van het welbegrepen publiek belang verdedigen. Wanneer de Staat die gewigtige aangelegenheid geheel voor eigen rekening neemt, kan hij daarbij volgens een vooraf beraamd, vast plan te werk gaan. Hij kan met die lijnen doen aanvangen, waaraan de behoefte zich het meest doet gevoelen, en ziet zich niet belemmerd door de moeijelijkheid, dat zich voor het een of ander noodzakelijk tusschenvak, hetwelk minder belooft op te brengen, geene koncessionarissen opdoen, of dat noodzakelijke verbindingen door de bestaande maatschappij niet tot stand worden gebragt. Indien zoowel de Hollandsche als de Rhijnspoorweg staatseigendommen waren, zouden de beide lijnen te Rotterdam ongetwijfeld reeds lang verbonden zijn.

Juist omdat elke spoorwegonderneming uit haren aard een monopolie bezit, schijnt het verkieslijk dat de Staat daarvan reeds dadelijk geheel meester blijve. In meer dan één opzigt laat zich dit monopolie met dat der brievenposterij vergelijken.

Als de Staat de spoorwegen in handen heeft, kan voorts, naar dit gevoelen, voor de veiligheid van het verkeer en het gerief der reizigers beter zorg worden gedragen. De meest strenge bepalingen daaromtrent in verleende koncessiën leiden, blijkens de tot nu hier te lande verkregen vergunning, geenszins tot het gewenschte einde.

Het voorname bezwaar tegen den aanleg en de exploitatie der spoorwegen van staatswegen zal wel daarin bestaan, dat de Staat altijd duurder werkt dan bijzondere vereenigingen, en dat eene staats-administratie kostbaarder is dan een partikulier beheer. Er schijnt echter op dat bezwaar vrij wat af te dingen. Bij deze spoorwegmaatschappijen zijn direkteuren geplaatst, die eene veel hoogere bezoldiging genieten dan eenig ambtenaar van rijkswaterstaat. Gesteld echter het bezwaar bestaat, nog zou het de vraag zijn, of de aanleg van staatswege der noorderlijn, waarvan hier meer bepaald sprake is, uit een finantieel oogpunt niet voordeeliger ware dan diezelfde aanleg volgens de voorwaarden der voorloopig vastgestelde koncessie.

De meerderheid bleef, in weerwil der aangevoerde gronden, aan het gevoelen vasthouden, dat noch de aanleg, noch de exploitatie der spoorwegen, die ons vaderland behoeft, van staatswege behoort plaats te hebben. Zij erkenden, dat de voorwaarden der verleende koncessie voor den Noorderspoorweg bezwarend voor 's Rijks schatkist waren, maar achtten de middelen nog geenszins uitgeput om deze en andere lijnen door partikuliere maatschappijen tot stand te doen komen zonder dat de geldelijke offers daarvoor zoo groot waren.

De voorstanders der staatsspoorwegen vleijen zich dat bij de aanneming van hun stelsel ons land spoediger in 't bezit der noodzakelijke spoorweglijnen komen zal; maar volgens deze leden bedriegen zij zich daarin zeer. Integendeel heerscht, als men tot dit stelsel overgaat, omtrent het tijdstip der voltooijing van elke lijn groote onzekerheid.

Wel verre dat op de Staatsspoorwegen de veiligheid van het verkeer, het gerief der reizigers en de goede loop der dienst, ook voor vrachtgoederen, beter verzekerd zouden zijn dan op partikuliere, is, naar het gevoelen dezer leden, het tegendeel onbetwistbaar.

De voorstanders der Staatsspoorwegen zien er groot voordeel in, dat bij het aannemen van hun stelsel de onderscheidene lijnen naar een vooraf beraamd, algemeen plan kunnen worden gelegd. Maar zulk een plan kan toch immers evenzeer aan de gekoncedeerde lijnen ten grondslag liggen. De regering kan als stelregel aannemen, geene koncessie te verleenen dan voor zulke lijnen, die in dat plan passen en welker rigting in allen deele met de daaromtrent vooraf gemaakte bepaling overeenstemt.

Deze laatste opmerking leidde tot eene andere. Wanneer tot den aanleg van staatsspoorwegen besloten wierd, zou het bouwen daarvan aan de ambtenaren van 's Rijks waterstaat moeten worden toevertrouwd. Dit had, naar het oordeel van verscheidene leden, meer dan ééne bedenkelijke zijde. Onze waterstaat, zeide zij, heeft, na van het terrein, waarop hij zich gewoonlijk beweegt en goede diensten doet, naar dat der spoorwegen te zijn verplaatst, weinig blijken gegeven van voor den nieuwen werkkring opgewassen te zijn.

Verscheidene leden erkenden het gewigt van deze gronden, maar konden toch niet ontveinzen, dat al hetgeen in de laatste jaren hier te lande met opzigt tot den aanleg van spoorwegen is voorgevallen, ernstigen twijfel bij hen had doen ontstaan, of het beoogde doel wel immer door het middel van partikuliere koncessie zou worden bereikt.

III. DE KONCESSIE VAN DEN NOORDERSPOORWEG ZELVE.

A. *Handelwijze der Regering bij het verleenen daarvan.*

Naar het oordeel van een aantal leden is er in de gedragslijn, door de Regering met opzigt tot de bevordering van den aanleg der spoorweglijnen in het oosten en noordoosten des Rijks gedurende het jongste tijdperk gevolgd, veel wat nadere opheldering vereischt.

Nu de volksvertegenwoordiging geroepen wordt om over het toestaan van een zeer aanzienlijke geldelijke bijdragen voor dezen spoorweg te beslissen, ware het niet overbodig geweest, haar, ook door eene vergelijking der verschillende aanvragen, de overtuiging te geven, dat in deze zaak het belang van 's Rijks schatkist, 't welk hier toch alleen in aanmerking moet komen, genoegzaam is betracht.

Bij de behandeling van dit punt bragten sommigen de zaak van den heer *Dull* ter sprake.

Meer algemeen werd het ter zijde stellen van den heer *de Brouwer van Hogendorp*, ook in verband met de hem vroeger verleende koncessie voor de lijn van Zevenaar naar Rheine, besproken. Indien men de feiten, in zijn geschrift: „*Eenige teregtwijzingen betreffende mijne aanvrage tot koncessie*", vermeld, als op waarheid gegrond moest aanmerken — en er bestond geene reden daaraan te twijfelen, — was deze, naar veler oordeel, niet enkel hard, maar onregtvaardig behandeld.

Door andere leden werd hiertegen aangemerkt, dat de heer *de Brouwer van Hogendorp* wel misschien niet in allen opzigte eene billijke behandeling van de zijde der Regering ondervonden heeft, maar zich toch niet zoo zeer heeft te beklagen als men beweerde. Aan de door hem verkregen koncessie van de lijn van Zevenaar naar Rheine was eene voorwaarde verbonden, die, men erkent dit gaarne, buiten de schuld van den koncessionaris niet is vervuld. De koncessie moest dien ten gevolge worden ingetrokken. Van het oogenblik dier intrekking af stond hij met elken anderen aanvrager gelijk. Nu had de Regering wel met hem over den weg van Arnhem over Zutphen naar Rheine in onderhandeling kunnen treden, maar toen hij daartoe voorstellen deed, was reeds eene andere aanvrage deswege aanhangig, welker prioriteit niet kan worden ontkend.

(*Zie verder het vervolg in de Courant.*)

Snelpersdruk van L. E. BOSCH EN ZOON.